CONHECIMENTOS UTEIS.

CAMINHOS DE FERRO.

24 Os carris de ferro e os romances são a moda enthusiastica, furiosa, phrenetica do meiado do seculo XIX. Por toda a parte do mundo romances e carris de ferro. Compram-se os romances manuscriptos a pêso de dinheiro, fazem-se depois com elles especulações de toda a especie que se multiplicam ao infinito: construem-se a podêr de dinheiro caminhos de ferro, e as especulações sôbre elles e as suas empresas, multiplicam-se egualmente como as dos romances. É porque os romances e os carris de ferro são destinados a operar uma grandissima revolução no estado social do mundo — revolução que hoje está como que no instincto de todos, como um incendio latente que hade quando menos se pensar levantar lavaredas indomaveis.

Estabelecemos um facto que não sabemos que ninguem tenha ainda considerado; moralizâmol-o assim porque ninguem desconhece o podêr de um romance nos costumes (fallâmos, ja se intende, das grandes *creações*), assim como ninguem desconhece o alcance industrial e social dos carris de ferro. O desinvolvimento das considerações que este facto suscita, que notâmos apenas aqui, era assumpto de grande tomo, que merecia tractado por quem magistralmente o podesse.

Portugal não podia ser indifferente nem ficar inactivo na presença da agitação produzida por ésta moda no mundo inteiro. Ahi começaram ja os grandes romances (todos conhecerão que fallâmos do *Eurico* e do *Arco de Sant'Anna*), e ahi se vão começar os carris de ferro. Vieram ao mesmo tempo, e, ao que nos parece, ambos grandiosos. E' porque o nosso paiz ainda que lhe venham mais tardios os progressos dos outros, veem-lhe mais sazonados e póde aproveital'os melhor.

Creio que fui eu o primeiro, ou dos primeiros, que suscitámos a construcção dos carris-de-ferro em Portugal. Aqui transcreverei alguns paragraphos do que a este respeito escrevi no *Diario-do-Governo* de 31 de agosto do anno passado:

«Os caminhos de ferro são hoje a idêa dominante. O aperfeiçoamento dos meios de transporte e de communicação, são o alvo de todas as imaginações, o pensamento dos grandes socialistas, o *desiderandum* de todos os industriaes. Por isso os caminhos de ferro são recebidos com enthusiasmo em toda a parte, e se tornaram o iman de todos os capitaes, e o objecto de emprezas quasi phreneticamente organisadas. Um grande industrial e pensador — Chevalier — escreveu em 1838, quando ainda os caminhos de ferro distavam muito do incremento que hoje teem desinvolvido, que elles « pareciam destinados a mudar a face do mundo. » (1) E' ésta uma verdade ja agora reconhecida, cujos resultados futuros podem apenas prever-se, sem que seja possivel calculal-os. Se é certo, como alguem tem avançado, que os povos tendem para uma associação universal, os caminhos de ferro como que se vão encarregando de provar que este pensamento não é inteiramente chimera. A nova civilização que esses homens superiores teem presentido, o novo equilibrio social antevisto por grandes estadistas, não poderiam ter agente material mais poderoso, nem mais efficaz.

....

.... Por outro lado a aproximação dos povos entre si para a fruição universal das mesmas commodidades, prazeres e beneficios, é uma idêa innata em todos os homens. É uma idêa que começa a ser uma realidade: — é uma idêa que o tempo verificará. Se, por exemplo, se podessem combinar os interesses do commercio entre Hispanha e Portugal, e os proventos da industria lucrassem tanto como os moraes na maior união dos dois povos peninsulares, o estabelecimento de uma linha de caminhos de ferro para communicação do nosso com o paiz vizinho, seria um bom subsidio para o grande projecto, que ja pouco falta para completar — o de correr a Europa inteira em poucas semanas. A Hispanha pela sua parte não se descuida, e a construcção de caminhos de ferro é lá coisa corrente.

Apezar de pequeno o nosso paiz, e não sabemos se pouco idoneo para o commercio interno, comtudo, talvez, grande actividade adquiriria este, e summa importancia o externo, estabelecendo-se uma linha de caminhos de ferro, v. g. de Lisboa a Cintra, Caldas, Coimbra, Figueira e Porto, na qual desembocassem outros transversaes, por exemplo de Traz-os-Montes a Braga e Porto, de Castello Branco a Abrantes e Coimbra. E poderia organisar-se um systema completo d'este genero de viação no paiz, ajuntando-se-lhes outros do Algarve a Evora, e d'esta cidade ao Tejo.

....

E poderiam empresas d'esta natureza no nosso paiz indemnizar os especuladores do dispendio de muito avultada somma de capital? E' este um problema que por mais bellas coisas que se possam allegar, so a prática poderia bem resolver. E' certo e sensato que ninguem quer arriscar os seus capitaes a contingencias incalculaveis; se, porém, se tentasse uma linha de caminhos de ferro na parte mais facil do nosso territorio, no ponto, talvez, mais necessario, e que por essas razões mesmas seria a menos custosa e a de mais seguro interesse, ficâmos que a sua empresa tiraria vantagens, e esse ensaio serviria tambem de base ás posteriores tentativas. Queremos fallar de um caminho de ferro de certo ponto dos confins da provincia do Alemtejo até um ponto dado nas margens do Tejo.

À excepção do Porto, cuja via maritima está estabelecida, não sabemos de outra parte do paiz mais frequentada. Do Alemtejo veem tambem uma quantidade de generos abastecer a capital. O gado vacum e suino, o azeite, o trigo, as lans, etc. etc. de lá veem, e alguns quasi exclusivamente, para o nosso mercado. O transporte d'estes generos custa tanto como o seu valor no proprio districto, por consequencia a sua carestia no mercado é gravosa ao consummidor sem aproveitar ao lavrador nem ao commerciante. O trigo, por exemplo, ha occasiões de se vender no Alemtejo a 200 réis, e menos; mas transportado para Lisboa pelo actual systema de carretas até ao alto Tejo, e de lá em barcos, tão velozes pela agua como aquelles por terra, não se póde ca vender por

(1) E' digno de ver-se a este mesmo respeito o eloquente cap. xx. dos *melhoramentos materiaes* de M. Pecqueur.

menos de 400 a 500 réis. Por tal preço abunda aqui o trigo no mercado; logo, o lavrador, e muito menos o commerciante, não quer correr o risco de mandar e deixar de vender; o prejuizo n'esse caso não é so para quem se vê obrigado a vender no Alemtejo a 200 réis podendo ter outro mercado de melhor preço, mas tambem para quem compra sempre a 500 rs. e d'ahi para cima, podendo achar genero mais barato.

Isto é apenas um exemplo, unicamente n'um genero, e so em relação a dois pontos. Mas não se sabem de diversos pontos do reino, ás vezes pouco distantes, em que certo genero está aqui de rastos pela sua superabundancia, etc., no momento em que alli totalmente escaceia, ou sustenta elevado preço?....
....»

Isto dizia eu n'aquelle tempo, e seis mezes depois creava-se uma grande Companhia sendo um dos seus fins a construcção do ultimo dos carris de ferro de que alli fallo, e mais tarde não menos de duas propostas de diversas Companhias eram apresentadas ao govêrno de S. M. para estabelecer, pouco mais ou menos, as linhas-ferreas de que me lembrei. Não se julgue porém que mencionando ésta coincidencia eu tenha a louca vaidade de pertender que se deva amim um pensamento que necessariamente havia de entrar em muitas cabeças, que é o resultado das idêas do tempo, que é uma consequencia do estabelecimento das linhas-ferreas no coração da Europa, que precisam de ramificações para produzir a *circulação* em todos os pontos e levar a *vida* a todas as extremidades d'esta parte do mundo.

Aos inglezes mais que ninguem convem este systema venoso das linhas-ferreas na Europa e a sua dilatação por Portugal e Hispanha; é quasi uma necessidade da sua industria e commercio, que elles se dão calor em satisfazer. Se é pois verdade o que a este respeito nos dizem, as suas propostas são por mais de um lado vantajosas ao paiz. Dizem-nos que ha um projecto d'uma linha principal de Lisboa a Madrid, pelo norte do Tejo, com diversas ramificações: devendo a primeira ficar prompta dentro em dois annos, e as outras em quatro. As garantias para cumprimento d'esta proposta são indispensaveis de exigir severamente, para evitar um jogo de fundos inutil, e prejudicial emfim para muitos. Em todo o caso cumpre prevenir as intenções e antever os fins para acautellar os resultados. Sendo as coisas porém prudentemente providenciadas, estamos que será demorar um immenso beneficio para o paiz qualquer obstaculo que possa sobrevir ao estabelecimento dos carris de ferro em Portugal. Não que eu seja enthusiasta por mais de um — o de Lisboa a Hispanha, que marchando pelo norte do Tejo será certamente de muito proveito; porque estou convencido que no nosso paiz, com o seu solo e a abundancia de rios que o cortam, os cannaes seriam muito mais uteis: custam muito menos, as despezas do seu costeamento são incomparavelmente menores, e os preços do transporte muito mais modicos. Falta-lhes é verdade, comparativamente, a celeridade, mas o nosso paiz é tão pequeno, além d'elle não ha mais do que o Oceano, que a não ser a communicação com Hispanha, que possa prender com toda a Europa, não vejo eu a necessidade d'essa extrema celeridade.

Demais, não me parece que tenhamos movimento bastante para sustentar os carris-de-ferro, em quanto que a união dos rios uns com outros produziria as relações de muito maior número de povoações entre si, e faria do paiz inteiro uma unica familia estabelecendo-se, o que era muito exequivel, um systema de cannalização geral.

Em parte nenhuma se teem abandonado os cannaes pelos caminhos de ferro. E em toda a parte, hoje, no centro mesmo da Europa, ha mais cannaes do que linhas-ferreas. A Gran'Bretanha, que começou os seus trabalhos públicos haverá um seculo tem 4,000 kilometros de caminhos-de-ferro, e 4,500 de cannaes; e ainda se mandam construir estes. A França, no meio da Europa, com uma communicação immensa para toda a parte, tem apenas 1,750 kilometros de caminhos de ferro, tendo 4,350 de cannaes. Do mesmo modo a Belgica. Mas para não antecipar ficarei hoje por aqui; que os cannaes merecem ser assumpto de artigo especial.

E' certo que actualmente não ha na Europa especulação commercial que mais attraia, e mais depressa, e maior somma ajunte de capitaes, do que as associações, ou empresas, para construcção de caminhos de ferro. E' pasmosa a totalidade de capital consumido e empregado n'esta nova industria. A construcção dos cento e vinte um caminhos de ferro auctorisados por actos do parlamento, até meiado do anno passado, em toda a extensão da Gran'Bretanha, e em cujo número se não comprehendem os pequenos transversaes que os ligam, está calculada em 79,026$317 libras de custo (quasi 316,000 contos de réis!). Só o caminho de ferro de Londres a Birmingham importou em cinco milhões e meio de libras sterlinas.

Na França todos os capitalistas, e mesmo os simples particulares, subscrevem para éstas empresas com um enthusiasmo que a especulação não cessa de excitar.

Na Prussia, o govêrno, cuja prudencia é universalmente conhecida, julgou conveniente moderar o ardor com que os capitaes concorriam para as empresas dos caminhos de ferro, receiando que elles se retirassem das empresas do commercio e industria. Em toda a Allemanha são éstas empresas objecto de ancia tal que começa a dar que fazer aos govêrnos. Para construcção do caminho de ferro de Cologne a Crefelt pediram-se só 2,400,000 escudos, e a subscripção em poucos dias passou de 52,908,000 escudos; e para o de Bonn a Coblentz em logar de trez milhões e meio assignaram, so em Bonn, com desoito milhões.

Agora se viermos á parte rendosa bastará dizer (sirva um exemplo por todos) que nas assembleas-geraes das companhias empresarias de caminhos de ferros, celebradas na Gran'Bretanha em principios d'este anno, achou-se em quasi todas as linhas um consideravel augmento da receita no anno de 1844; augmento que não foi menos de 20 por cento no carril de ferro de Manchester a Birmingham. 22 por cento no de Londres a Blacwall, 23 por cento no de Midland, e 50 por cento no de Birmingham a Gloucester!

Na nossa vizinha Hispanha está igualmente aclimado este enthusiasmo para similhantes empresas. A Companhia formada para a construcção de um carril de ferro de Madrid a Reus, acaba de resolver que estes trabalhos se comecem immediatamente, e que essa linha se ramifique de Reus a Mora do Ebro atra-

vessando o collo de Teirela. Os povos da Catalunha, Aragão e Castella, teem acolhido ésta empresa com o maior enthusiasmo: e outras muitas se formam em que entram os maiores personagens do paiz.

Que admiração pois nos deve causar que as Companhias inglezas mandem agentes a Portugal tractar d'estas empresas no nosso paiz, que se apressem a satisfazer a todas as condições, e offereçam propostas vantajosas? E' uma consequencia do movimento geral, uma necessidade do complemento das linhas de ferro na Europa, um resultado da applicação de sommas immensas ás empresas da industria, um effeito das idêas do seculo.

CARRIS DE FERRO EM PORTUGAL.

25 Depois de composto o artigo que acima se lê recebemos um mappa litographado que mostra a parte do sul da peninsula, de Lisboa até Madrid, onde se vê a estrada de ferro entre éstas duas capitaes, proposta pela companhia representada pelo Sr. General Bacon. A planta é tirada pelo Sr. James Emslie, ingenheiro civil, que nos dizem ter estudado ésta linha desde dezembro do anno passado.

O carril de ferro de que se tracta deverá começar no sitio de Sant'Apolonia, e continuar pelo norte do Tejo até á Barquinha, suppomos, onde passará ao sul sempre parallelo ao rio até Talavera, d'onde seguirá por Casarubios até Madrid.

Informa-nos de que os fundadores em Londres da Companhia anglo-portugueza, são: duque de Guiche lord Uxbridge, conde de Coursay, Thomaz Duncombe, deputado, e o Sr. General Bacon. Esta direcção pertende estabelecer em Lisboa outra de portuguezes que tomarem certo número de acções. O capital da Companhia deve ser de tres milhões sterllinos, em acções de 20 libras, metade das quaes podem ser emittidas em Portugal. Cada prestação deverá ser de 2 lib. por acção, com intervallo de tres mezes. A Companhia faz um deposito de cem contos, ou mais, para garantia das suas promessas; não exige do governo senão que a importação dos objectos de que carecer seja livre de direitos. Todas as expropriações serão por sua conta; e não quer mais interesse liquido que o de seis por cento: qualquer excesso que haja será dividido entre a Companhia e o Thesoiro portuguez.

Abaixo do mappa a que acima nos referimos le-se o seguinte:

« As linhas pretas do plano mostram a projectada estrada de ferro de Lisboa a Madrid, com as suas ramificações... As linhas vermelhas indicam a projectada direcção do sul, por Evora, Beja e Mertola, afim de abrir communicação com a linha hispanhola de Sevilha, em projecto. Uma ramificação deverá dirigir-se a Estremoz e Elvas. — A linha amarella é a do projectado caminho de ferro por Alhandra, seguindo o vale do Sobral ás Caldas, e segue por Leiria, Coimbra, etc. etc. até ao Porto...

« Haverá pontos intermedios em todas as cidades e povoações por onde passarem as estradas de ferro, onde farão alto as carroagens. — A Companhia obriga-se a concluir uma porção consideravel das linhas projectadas em dois annos, e toda a obra em quatro annos. Ha toda a esperança, uma vez que não se offereça algum obstaculo imprevisto, em abrir a linha que conduz a Santarem no periodo que decorre até ao fim do proximo verão.

« O preço de conducção para os passageiros da primeira classe, será pouco mais ou menos 180 réis por legua. Os da segunda classe pagarão 120 réis: os da terceira 60 réis. Publicar-se-ha uma tabella dos preços, que serão igualmente moderados, para o transporte de cavallos, gado, generos, mercadorias, etc. As carroagens mais expeditas andam a razão de dôze leguas por hora. Os transportes de generos e mercadorias andam seis leguas por hora. »

Dizem-nos tambem que a Companhia se obriga a começar os seus trabalhos quatro mezes depois de obtida a permissão do govêrno.

Por hoje não temos occasião de fazer reflexões sôbre as importantes circumstancias que acabâmos de mencionar.

NOVO PODER LOCOMOTOR.

26 Um jornal inglez annuncia que na America se descobriu uma maneira ingenhosa de applicar o principio da *helice* ás locomotivas ordinarias. Como este novo systema é natural que possa vingar, com a maior facilidade, as mais ingremes alturas, apezar de grande carregação do trem, deverá vir a ser da mais alta importancia quando estiver de todo aperfeiçoado.

O inventor assenta que se colherão grandes vantagens da adopção do seu methodo: entre outras coisas promette grande economia nas despezas da construcção, e maior segurança para os viajantes, além da facilidade de construir linhas de ferro em terrenos até hoje tidos como impraticaveis.

A ser isto assim o novo invento apresentará com effeito vantagens incalculaveis. O jornal d'onde extrahimos ésta noticia traz a descripção de como a rosca é applicada debaixo da machina locomotiva, e do systema das rodas que a devem mover para dar impulso ao trem, principalmente nas subidas: ésta descripção porém sería fastidiosa e imcomprehensivel para a maior parte dos nossos leitores.

CHARRUA SOBTERRANEA.

27 Ésta machina é muito util e ja muito vulgar na Inglaterra. E' como uma araveça de grandes dimensões, toda de ferro, sem avecas, mas com certa disposição destinada a desterroar a terra rôta pela rabiça. Como indica o seu nome éstas charruas trabalham debaixo da terra em bastante profundidade, e remexem-na sem a trazer á superficie; circumstancia de summa vantagem attendendo a que a mistura do torrão de baixo com a terra vegetal dá quasi sempre em resultado grande diminuição de fertilidade nos primeiros annos.

Estes instrumentos marcham pelo rêgo aberto por uma charrua ordinaria: ja se vê que não servem para terrenos pedregosos, nem talvez montanhosos; mas nos climas seccos é onde mais convém remecher a terra cultivada.

VALVULAS ANNULARES PARA AS BOMBAS DE ESGOTAR.

28 A valvula annular consiste em tres anneis concentricos, dispostos em pyramide, descançando um sôbre o outro, e dando assim livre passagem á agua em toda a volta da circumferencia. O annel superior tem uma haste, e os dois inferiores tem appendiculos que lhes servem de guias quando o systema d'estes anneis está em movimento.

A principal utilidade que resulta d'estas valvulas é a passagem mais consideravel que dão ao liquido, e a diminuição do choque: com effeito o choque occasionado pelo fechar das valvulas é proporcional á superficie em contacto, e ao quadrado da altura ou distancia vertical percorrida durante o fechamento; por conseguinte, quanto mais numerosas são as partes de que se compõe a valvula, maior será tambem a passagem ou livre despejo da agoa, e por consequencia tambem o pêso sobre a machina será menor, e o choque será diminuido.

E'stas valvulas foram a principio introduzidas em Inglaterra nas bombas de — 0 metro 760 de diametro, nas obras de esgotamento perto de Wisbeach; foram applicadas depois com bom exito nas minas consolidadas de Polboro, e emfim ás machinas de distribuição de agua de Vauxhall em Londres.

CONSERVAÇÃO DOS NAVIOS FORRADOS DE FERRO.

29 M. R. Mallet publicou um systema bastantemente complicado, para preservar os navios forrados de ferro da corrosão, e de terem o costado incrustado de animaes e vegetaes maritimos. Este processo ou systema compõe-se de duas operações que vamos expor:

A primeira consiste n'um *vernis-protector*, composto segundo este principio, a saber: que os seus elementos que não podem formar hydratos, nem combinar-se com a agua, adherem com força ao ferro, conservando sempre uma certa elasticidade.

Estando o costado de um navio forrado de ferro, perfeitamente enxuto, e desembaraçado pela raspagem de todo o oxydo que n'elle estava pegado, enverniza-se todo com o *vernis-protector*, o qual se compõe de quarenta partes do melhor alcatrão de carvão mineral, reduzido por meio do calor á consistencia de pez; uma parte de caoutchouc dissolvido e reduzido ao estado de massa, estado em que hoje se acha no commercio; cinco partes de minio ou vermelhão em pó. Estando derretido o alcatrão, accrescenta-se-lhe o caoutchouc, e afinal o minio: e remexe-se tudo com cuidado, em quanto se faz derreter ao fogo. Os navios novos, cujas cintas do costado estão limpas, não precisam senão de uma demão; as embarcações velhas de duas ou tres.

Logo que o vernis estiver sêcco, é necessario tornar a cobril-o uniformemente com a tinta zoophaga (1), ou vernis envenenado, que se applica quente com brochas macias.

A tinta zoophaga impede o encodeamento do costado, por isso que os saes metallicos que encerra são pouco soluveis, ou de tal sorte deleteros para os animaes ou vegetaes marinhos que tocam n'este costado, que elles não adherem nem se desinvolvem na sua superficie; é portanto necessario que ésta tinta, ao mesmo tempo que resiste á fricção que provém do movimento do navio, possúa um gráo de solubilidade, ou antes de *mixtibilidade* com a agua, bastantemente facil, de modo que permitta que os venenos sejam absorvidos pelos vasos capillares dos seres que veem apegar-se á superficie, porque sem ésta última propriedade, nenhum veneno, seja qual for a proporção em que se empregue, póde ser util de uma maneira permanente. Ora a composição definitivamente adoptada por M. Mallet é a seguinte:

Põe-se a derreter conjunctamente, a um calor moderado, em duas partes de agua:

Duas partes de resina, uma parte de sabão amarello. Mistura-se quente com vernis de azeite commum, depois faz-se derreter com quatro partes do melhor sebo. Quando se operou uniformemente a mistura accrescentam-se as substancias seguintes, reduzidas ao mais fino pó:

Uma parte de rosalgar, uma parte de minio. Depois remexe-se perfeitamente a mistura.

Quando ésta preparação está fria, tem a consistencia da manteiga a 10.° C. Para os climas tropicaes augmenta-se a dóse da resina, para as regiões arcticas a do sabão.

Uma demão de tinta zoophaga dura de um a tres annos, segundo as circumstancias: ella tem uma bella cor incarnada que não afeia o costado dos navios.

(1) Consumidora dos animaes: zoon (animal) phago (consumir.)

MÓS AERIFERAS DE MR. TRAIN.

30 A TRITURAÇÃO do trigo pelas pedras de mó não se opera sem uma certa elevação de temperatura nos productos da moedura, e ésta elevação de temperatura apresenta muitos inconvenientes, o principal dos quaes é dar á farinha uma predisposição mais forte para a fermentação.

Teem-se proposto muitas combinações para fazer desapparecer ou para attenuar estes inconvenientes, quer impedindo a escandescencia do grão moido, quer resfriando-o logo depois d'elle sahir das mós; até agora porém nada induz a aceditar que algum d'estes differentes systemas seja empregado de uma maneira regular e geral.

M. Train, *de la Ferté sous-Jouarre* apresentou á sociedade promotora da industria um systema de mós, nas quaes se propoz a impedir a elevação da temperatura do grão moido, por meio da introducção do ar entre as duas mós.

Antes de descrever a combinação de M. Train, é util fazer observar que a escandecencia do grão moido não se opéra sem que a superficie das mós que trabalham adquira uma temperatura elevada sôbre uma muito notavel parte da sua grossura, de sorte que o trigo successivamente submettido á acção das mós tende a dar productos em alta temperatura pelo duplicado motivo do calor necessariamente desinvolvido pela acção da trituração, e da temperatura ja elevada do agente triturador. M. Train applicou-se a combater conjunctamente éstas duas causas da escandeceneia do grão moido, dispondo na mó superior e mobil quatro buracos obliquos, pelos quaes se introduz uma certa quantidade de ar atravez da sua grossura até ao plano de funcção das duas mós.

Estes buracos ou aberturas são inclinadas para diante no sentido da rotação da mó superior, e tendem a funccionar como as aspas inclinadas de um ventilador cylindrico e horisontal, que absorveria o ar pela sua base superior e o expulsaria pela base inferior. E' evidente que a quantidade de ar posta assim em circulação não póde ser muito consideravel, por quanto o intervallo entre as mós está quasi preenchido pelo genero submettido á sua acção: todavia ésta quantidade é sufficiente para modificar de uma maneira vantajo-

sa a temperatura da pedra, e a do grão moido; pelo menos tudo assim o faz acreditar; porque, por uma parte os chefes de muito grandes estabelecimentos em que éstas mós foram postas em uso, e signaladamente M. Guilleminault e M. Cailleaux, em *Ferté-sous-Jouarre*, declararam que com ellas haviam conseguido bons resultados; e por outra parte é constante que a quantidade de mós d'este systema ja por M. Train vendidas ao público é muito consideravel.

O systema de construcção d'estas mós, para as quaes M. Train obteve patente ou privilegio de invenção, é simples.

Um cano fundido, cujo diametro é com pequena differença egual ao quarto do da mó, serve de base á construcção, para a qual se empregam lagedos de pedra de mó de *Ferte-sous-Jouarre*. Escolhem-se estes lagedos, depois cortam-se, e ajunctam-se com gesso, segundo o methodo ordinario, dispondo porém n'elles as quatro aberturas inclinadas de que acima fallámos, arqueam-se com um arco de ferro forjado ainda quente: um segundo arco ou circulo de folha involve o primeiro, mas é de altura superior á grossura da mó, de maneira que fórma sobre ella um resalto de alguns centimetros de elevação. Quatro folhas ferreas pegadas em uma extremidade sôbre este arco, e na outra sobre o cone central, ficam collocadas na superficie superior da mó, e se inclinam depois para as aberturas disposta na pedra, de sorte que formam quatro especies de azas para facilitar a introducção do ar.

As mós de M. Train applicam se como as mós ordinarias, sôbre um espeque ou eixo, e equilibram-se pondo chumbo em uma ou outra das quatro cavidades reservadas para este effeito. As cambeiras das mós ficam sendo as mesmas. Dado o movimento de rotação a mó se alimenta de uma volume de ar que, distribuindo-se sôbre a sua superficie que trabalha, impede a excitação do calor na farinha que se está moendo.

TERREIRO-PUBLICO.

31 No *Diario* de 3 do corrente lemos uma portaria mandando que os governadores-civis de Lisboa, Santarem, Leiria, Evora, Beja e Portalegre, ouvindo as Camaras-municipaes dos seus districtos, e éstas os lavradores dos seus respectivos concelhos, informem quanto antes sôbre quaes são as alterações, additamentos, ou modificações, que convem se façam no decreto de 28 d'agosto de 1844 que organisou o terreiro-público de Lisboa.

Estes alvitres são certamente os mais acertados quando se quer ou se precisa de tomar providencias sôbre os interesses materiaes dos povos.

Se em todas as questões de interesse público se consultassem previamente os povos a quem ellas mais de perto respeitam, e os homens especiaes mais em estado de as saberem comprehender e avaliar, não veriamos por ahi tanta reforma e tanta providencia inutil ou errada, senão contraria aos interesses públicos, e provocando queixas e murmurações geraes. E não so não veriamos este triste resultado, mas sem duvida se teriam tomado medidas d'interesse geral, e feito muito beneficio parcial, que ao cabo la redunda tambem em proveito commum do paiz.

Esta questão do Terreiro-público é uma das mais difficeis que ha annos se discute, e tem provocado repetidos clamores, sem que até hoje se tenha podido concordar nem siquer na base da organisão d'esta importante repartição do Estado. Depois de largamente debatida no Senado e longamente ruminada, foi entregue a uma commissão expressamente para isso nomeada, que, depois de a reflectir maduramente, apresentou ao govêrno o projecto do decreto que vigora.

Apezar de tudo isto porém a nova organisação tem excitado contra si as queixas e a censura dos interessados. A razão não póde ser outra senão porque os povos não foram ouvidos: não se acertou porque os não consultaram. Os povos teem o estudo prático dos seus interesse, e o instincto da sua conveniencia; coisas éstas ambas que valem mais que quantos estudos theoricos fizer o sabio no seu gabinete, quando se trata de interesses materiaes. O mais rustico de todos os hortelões do Campo-grande cultiva melhor uma alface do que o faria o estudioso Raspail com toda a farrage das suas obras alias excellentes.

Em nossa opinião pois este alvitre não so é excellente mas merece — e convem — ser imitado a respeito de muitas outras providencias que necessitem ser reformadas, ou carecerem de ser tomadas a bem da prospriedade do paiz.

BANCO-RURAL.

32 O *Diario* de 4 do corrente publicou o contracto celebrado entre o govêrno de S. M. e a 'Companhia das Lezirias' para os emprestimos sôbre generos cereaes depositados no Terreiro-publico. A este estabelecimento me tinha eu referido no n.º 1 da Revista, tractando de um Banco-rural; sem que ainda soubesse realmente o que tinha de ser. Com effeito nada mais é do que um banco de imprestimo, util certamente, funccionando, mas que não satisfaz, nem é destinado a beneficiar a agricultura em grande escalla, como ella carece e póde ser beneficiada.

A ésta Redacção foi enviado um projecto de bases para o estabelecimento de um verdadeiro banco-rural, que daremos no seguinte número, o qual, pelo menos em seu pensamento grandioso, satisfaz completamente todas as indicações d'este objecto importante. A possibilidade da execução d'elle, e os seus artigos, devem ser assumpto de discussão interessante em que todo o paiz se deverá impenhar, porque o assumpto é vital, e talvez o de maior monta que hoje póde ser apresentado á consideração pública.

VENENOS.

33 Lemos n'um jornal d'esta capital que no dia 6 do corrente uma menina de desesette annos se suicidára em Paço d'Arcos com veneno que lhe fôra vendido na botica do mesmo logar. Ignora-se o motivo que teve para tam horrorozo acto de desesperação.

Por ésta occasião devemos chamar toda a attenção das auctoridades sôbre a facilidade com que as pessoas que querem obter substancias venenosas as conseguem tam escandalosa como desgraçadamente. Cremos que na nossa legislação ha decerto meios coercitivos para a venda de taes substancias; mas ou elles são impunemente illudidos ou não bastam para evitar o funesto commercio que dá logar ao crime. N'este caso providencias por metade nunca são sufficientes: cortar o mal pela raiz é o que se precisa e é o que se deve procurar fazer.

Temos idêa de que o govêrno em França nomeou para este mesmo fim uma commissão para ouvir o seu parecer, que não sabemos porém que lhe fosse ainda dado: mas o ministro do commercio propôz uma lei em côrtes pela qual se condemnáva tanto o comprador como o vendedor de substancias venenosas n'uma forte multa. Que ésta providencia seja sufficiente a respeito dos toxicos indispensaveis no uso do commercio, e que o vulgo conhece pouco, convimos; mas a respeito do arsenico, que é substancia de todos conhecida, e quasi que a unica usada na perpetração do horroroso crime de invenenamento, parece-nos essa mesma penalidade muito pouco importante. Ha gente de tam damnadas intenções que não recuaria diante das maiores multas.

A sciencia tem declarado que o arsenico é quasi escusado, e que os medicamentos que se preparam com elle são de mero luxo: mais de uma vez o temos lido; sendo assim porque se não hade prohibir inteiramente o arsenico? Ésta providencia não causando o menor prejuizo á medicina nem á industria sería um serviço importante feito á moral pública. Pedimos ás auctoridades que se dignem de attender a este objecto importantissimo.

PARTE LITTERARIA.

VIAGENS NA MINHA TERRA. (*)

CAPITULO III.

Acha-se desapontado o leitor com a prosaica sinceridade do A. d'estas viagens. — O que devia ser uma estalagem n'estas nossas eras de litteratura romantica? — Suspende-se o exame d'esta grave questão para tractar, em prosa e verso, um muito difficil ponto de economia-politica e de moral social. — Quantas almas é preciso dar ao diabo, e quantos corpos se teem de intregar no cemiterio para fazer um rico n'este mundo. — Como se veio a descobrir que a sciencia d'este seculo era uma grandissima tola. — Rei de facto, e rei de direito. — Belleza e mentira não cabem n'um sacco. — Põe-se o A. a caminho para o pinhal da Azambuja.

34 Vou *desapontar* decerto o leitor benevolo; vou perder, pela minha fatal sinceridade, quanto em seu conceito tinha adquirido nos dois primeiros capitulos d'esta interessante viagem.

Pois que esperava elle de mim agora, de mim que ousei declarar-me escriptor n'estas eras de romantismo, seculo das fortes sensações, das descripções a traços largos, profundos e *incisivos* que se intalham n'alma e entram com sangue no coração?

No fim do capitulo precedente parámos á porta de uma estalagem: que estalagem deve ser ésta, hoje, no anno de 1843, ás barbas de Victor Hugo, com o Doutor Fausto a trotar na cabeça da gente, com os *Mysterios de Paris* nas mãos de todo o mundo?

Ha paladar que supporte hoje a classica *posada* do Cervantes com o seu *mesonero* gordo e grave, as pulhas dos seus arrieiros, e o mantear de algum pobre lorpa de algum Sancho! Sancho, o invisivel rei do seculo, aquelle *por quem hoje os reis reinam e os fazedores de leis decretam e afferem o justo*! Sancho manteado por vis muleteiros! Não é da epocha.

> Eu coroarei de trevo a minha espada,
> De cenoiras, luzerna e betarrava,
> Para cantar Harmódios e Aristógitons,
> Que do tyranno jugo vos livraram
> Da sciencia velha, inutil carunchosa,
> Que elevava da terra, erguia, alçava
> O que no homem ha de Ser divino,
> E para os grandes feitos e virtudes
> Lhe despegava o espirito da carne.

Não: plantai batatas, ó geração de vapôr e de pó de pedra, macadamisai estradas, fazei caminhos de ferro, construí passarolas de Icaro, para andar a qual mais depressa, éstas horas contadas de uma vida toda material, massuda e grossa como tendes feito ésta que Deus nos deu tam differente do que a hoje vivemos. Andai, ganha-pães, andai; reduzi tudo a cifras, todas as considerações d'este mundo a equações de interesse corporal, comprai, vendei, agiotai. — No fim de tudo isto, o que lucrou a especie humana? Que ha mais umas poucas de duzias de homens ricos. E eu pergunto aos economistas-politicos, aos moralistas, se ja calcularam o número de individuos que é forçoso condemnar á miseria, ao trabalho desproporcionado, á desmoralização, á infamia, á ignorancia crapulosa, á desgraça invencivel, á penuria absoluta, para produzir um rico? — Que lh'o digam no Parlamento inglez, onde, depois de tantas commissões de inquérito, ja deve de andar orçado o número de almas que é preciso vender ao diabo, o número de corpos que se teem de intregar antes do tempo ao cemiterio para fazer um tecelão rico e fidalgo como Sir Robert Peel, um mineiro, um banqueiro, um grangeeiro — seja o que fôr: cada homem rico, abastado, custa centos de infelizes, de miseraveis.

Logo a nação mais feliz não é a mais rica. Logo o principio utilitario é a *mamona* da injustiça e da reprovação. Logo...

> There are more things in heaven and earth, Horatio,
> Than are dreamt of in your philosophy.

A sciencia d'este seculo é uma grandissima tola. E como tal, presumpçosa e cheia de orgulho dos nescios.

....
....
....

Vamos á descripção da estalagem. Não póde ser classica: assoviavam-me todos esses rapazes de pera, bigode e charuto, que fazem litteratura cava e funda desde a porta do Marrare até ao café chinez de Moscow...

Mas aqui é que me apparece uma incoherencia inexplicavel. A sociedade é materialista; e a litteratura, que é a expressão da sociedade, é toda e excessivamente e absurdamente e despropositadamente espiritualista! Sancho rei de facto, Quixote rei de direito!

Pois é assim: e explica-se. — É a litteratura que é uma hypocrita. Tem religião nos versos, charidade nos romances, fé nos artigos do jornal — como os que dão esmolas para pôr no *Diario*, que amparam orphãs na *Gazeta*, e sustentam viuvas nos cartazes dos theatros.

E fallam no Evangelho! Deve ser por escarneo. Se

(*) Continuado de pag. 18.

o leem, hãode ver la que nem a esquerda deve saber o que faz a direita...

Vamos á descripção da estalagem; e acabemos com tanta digressão.

Não póde ser classica, está visto, a tal descripção. — Seja romantica. — Tambem não póde ser. Porque não? E' pôr-lhe la um *Chourineur* a amolar um facão de palmo e meio para espatifar rez e homem, quanto encontrar, — uma *Fleur-de-Marie* para dizer e fazer pieguices com uma rozeirinha pequenina, bonitinha, que morreu, coitadinha! — e um principe alemão encoberto, forte no sôcco britannico, immenso em libras sterlinas, profundo em gyria de cegos e ladrões... e ahi fica a Azambuja com uma estalagem que não tem que invejar á mais pintada e da moda n'este seculo elegante, delicado, verdadeiro, natural!

E' como eu devia fazer a descripção: bem o sei Mas ha um impedimento fatal, invencivel — egual ao d'aquella famosa salva que se não deu; — é que nada d'isso la havia.

— E eu não quero calumniar a boa gente da Azambuja. Que me não leam os taes, porque eu quero viver e morrer na fe de Boileau.

Rien n'est beau que le vrai.

Ja se diz ha muito anno que honra e proveito não cabem n'um sacco; eu digo que belleza e mentira tambem la não cabem: e é a mais portugueza traducção que creio que se possa fazer d'aquelle immortal e evangelico hemystichio. A maior parte das bellezas da litteratura actual fazem-me lembrar aquellas formosuras, que tentavam os santos eremitas na Thebaida. O pobre do Santo Antão ou de S. Pacomio (Pacomio é melhor aqui) ficavam imbasbacados ao principio; mas dava-lhes o coração uma pancada, olhavam-lhe para os pés... — Cruzes maldito! Os pés não podia elle incobrir. E ao primeiro *abrenuntio* do santo, dissipava-se a belleza em muito fummo de enxofre, e ficava o diabo negro feio e cabrum como quem é, e sempre foi, o pai da mentira.

Nada, nada, verdade e mais verdade. Na estalagem da Azambuja o que havia era uma pobre velha a quem eu chamei bruxa, porque emfim que havia de eu chamar á velha suja e maltrapida que estava á porta d'aquella asquerosa casa?

Havia lá ésta velha, com a sua môça mais môça mas não menos nojenta de ver que ella, e um velho meio paralytico meio demente que alli estava para um canto com todo o geito e traça de quem vem folgar agora na taberna, porque ja bebeu o que havia de beber n'ella.

Matava-nos a sêde; mas a agua alli é beber quartans. O vinho era atroz. Limonada? Não ha limões nem assucar. — Mandou-se um proprio á tenda no fim da villa. Vieram tres limões que me pareciam d'uns que pendiam, quando eu vinha a férias, á porta do famoso botequim de Leiria.

O assucar podia servir na última scena de Mr. de Pourceaugnac muito melhor que n'uma limonada. Mas misturou-se tudo com a agua das sezões, bebemos, pozemo-nos em marcha, e atégora não nos fez mal com ser a mais abominavel, antipathica e suja beveragem que se póde imaginar.

Caminhámos na mesma ordem até chegar ao famoso pinhal da Azambuja.

A. G.

DOS TRIBUTOS ESTABELECIDOS NA ILHA DE S. MIGUEL. PRECEDIDO DE UMA BREVE NOTICIA DOS DE PORTUGAL, SUA ORIGEM E PROGRESSOS.

35 Em diversão a nossos pensamentos manuseavamos velhos e grossos codices dos diversos archivos da ilha de San'Miguel, quando chegou ao nosso conhecimento o officio n.° 2:823 da commissão geral de fazenda, com data de 10 de julho de 1840, dirigido ao contador de fazenda de Ponta-delgada, no qual lhe exigia certos esclarecimentos sôbre o antigo imposto, que se cobra naquella ilha, denominado — *Quartos de Maquias* —; bem como outras illucidações sôbre o alvará de 20 de junho de 1650, e carta regia de 9 de agosto de 1690; (cuja legislação não se acha incorporada na collecção das extravagantes): a fim da referida commissão podêr basear o *parecer*, que tinha de formalizar. A leitura d'este officio, e os embaraços em que se achou o informante para lhe dar uma resposta cabal, os quisitos, quasi similhantes, feitos em differentes epochas pelo govêrno; nos suggeriu a idêa de que fariamos um serviço, talvez de alguma utilidade, se nos occupassemos d'este momentoso assumpto.

Compenetrados d'estes sentimentos, posto que reconhecessemos as difficuldades que offerecia este improbo trabalho, maiormente em um paiz escasso de livros, e de outros recursos subsidiarios — effectivamente começámos a nossa tarefa nos fins do anno de 1840; tarefa ésta, tantas vezes principiada quantas interrompida.

Colligimos todas as desseminadas noções e documentos, que podémos investigar nos archivos da ilha de San'Miguel, consultámos os nossos chronistas, os codigos primitivos, a legislação portugueza, os antigos regimentos das diversas repartições da fazenda, e outros documentos authenticos, dos quaes podessemos inferir a *origem* e os *progressos* de todos os *tributos*, que em diversos tempos se estabeleceram em Portugal: e fazendo d'elles a respectiva e especial applicação á ilha de San'Miguel, (porque lhe desejâmos innumeras venturas), julgâmos dar assim um pleno e util conhecimento d'este objecto a quem ás necessarias luzes ajuntar o amor da causa pública. Hoje vimos registrar nas paginas do *tombo litterario* o nosso primeiro artigo.

I.

«O maior jugo de um reino, a mais pezada carga de uma republica, são os immoderados tributos: Se queremos que sejam leves, se queremos que sejam suaves, repartam-se por todos.
(*Vieira. — Abbrev. pag.* 355.)

Havendo o Conde D. Henrique conseguido em logar de um circumscripto senhorio, que ao principio teve, por doação de seu sogro D. Affonso 6.° rei de Leão, a plenitude e independente dominio de Portugal, que este lhe outorgou depois do nascimento de

seu neto, o Sr. D. Affonso Henriques; (1) começou este nosso primeiro rei a governar não so as terras, que o conde seu pai havia fruido, mas as outras que elle felizmente conquistára aos intrusos sarracenos: E tanto estes fundadores da monarchia lusitana como subsequentemente os senhores reis seus successores, (assim nos terrenos de Portugal, que fizeram cultivar e povoar. como nos do Algarve, que por conquista e posteriormente por tratados aggregaram ao seu independente senhorio) estabeleceram certos e adequados tributos, a fim de poderem sustentar o decoro e precisões da sua real casa e familia, e occorrer á conservação e augmento de todos os seus Estados. O mesmo fizeram as cathedraes, as ordens militares, os mosteiros, e os fidalgos; não porque fossem senhores independentes, como eram os monarchas, mas em consequencia das amplas doações, que estes lhes fizeram de muitas povoações, e de extensissimos terrenos, que deviam cultivar por si e seus collonos, e n'elles edificar villas e logares, que actualmente são bem notaveis (2).

Alguns d'estes tributos foram estabelecidos sôbre os terrenos, e outros sobre os generos; sendo declarados nos foraes, ou leis especiaes, que os monarchas e os seus donatarios deram a cada uma das cidades e villas que lhes pertenciam, e que so tinham validade no circulo d'ellas (3). Não nos admiremos pois de que n'estas leis particulares, ou n'estes compromissos feitos pelos senhores das terras, e voluntariamente acceitos pelos respectivos povos, segundo as peculiariedades do tempo e do logar, se observasse uma grande diversidade sôbre a quantidade e quaiidade dos tributos, sobre as penas impostas aos delictos, e finalmente sôbre os privilegios das diversas classes de moradores (4).

E restringindo-nos aos foraes, dados pelos Srs. reis: sabemos, que e Sr. D. Affonso Henriques nas terras, que conquistou, repartíra os terrenos, para ficar uma parte pertencendo aos povos em commum, a que chamaram *Baldios do Concelho* (5); outra para os vassallos benemeritos que o haviam servido; (6) e outra para as despezas da sua real casa, e do explendor que sempre deve estar inherente á soberania.

Não tractaremos agora dos terrenos que ficaram pertencendo aos concelhos — aos povos em commum, e que estes depois alienaram, ou conservaram, segundo a sua utilidade; nem tambem de outros terrenos particulares; unicamente diremos, que dos que privativamente ficaram pertencendo á corôa d'estes reinos, se lhe apropriou o nome de *Reguengo*; (7) e afora estes outros foram dados a diversos collonos, ficando obrigados a pagar certa quantidade dos fructos que elles produzissem, o que se intitulou *Jugadas* (8); e de cujo pagamento se concedeu exempção a alguns por privilegio especial.

(Continúa.)

B. J. Senna Freitas.

A Redacção agradece e muito aprecia o artigo que se acaba de ler. As investigações archeologicas da nossa historia ultramarina, em que seu illustre A. incessantemente trabalha, nos fazem desejar com ardor a continuação e complemento d'este interessante escripto.

CORRECÇÃO DO ERRO, EXARADO EM ALGUMAS CHRONICAS, DE TER SIDO GUILHERME DE LONGA-ESPADA O CHEFE DOS CRUSADOS, QUE EM 1147 AJUDARAM O 1.º REI DOS PORTUGUEZES, DURANTE O CERCO E TOMADA DE LISBOA.

36 O ex-convento de S. Francisco da cidade foi fundado no anno de 1217, onde teve logar o cêrco e tomada de Lisboa aos moiros, á força de armas, no dia 21 de outubro de 1147 (era de 1185), pelo exercito portuguez que a sitiava, commandado por D. Affonso Henriques, auxiliado pelos inglezes, flamengos, e leonezes, que iam para a Syria e Logares-Santos; de cuja armada era commandante o Conde *Arnolfo de Ardescot*, e que impellida de uma furiosa tempestade veio buscar abrigo ás costas de Portugal.

E'sta armada havia partido do porto de Derchimit, em Inglaterra, no mez de abril do já referido anno, de 1147. Veja-se a 'Historia dos Godos,' e a relação de *Dodechino*, que n'aquella frota vinha embarcado.

Para jazigo dos fallecidos cavalleiros extrangeiros (da segunda Crusada), que ajudaram a el-rei D. Affonso I. na expugnação de Lisboa, benzeu D. *João Peculiar*, arcebipo de Braga, o sitio onde hoje está fuudada a Igreja parochial da invocação de Nossa-Senhora-dos-Martyres.

(1) Hyst. Jur. Civ. e Pasc. Jos. de Mel. cap. 5.º §- 36.

(2) Lembraremos a doação feita aos monges d'Alcobaça por D. Affonso Henriques, que vem no tom. 4.º das Prov. do Liv. 7.º da Hist. Gen. n.º 24: a do Logar de Ota, por D. Sancho 1.º ao mesmo mosteiro; e o da Villa d'Aviz por D. Affonso 2.º aos Freires d'esta Ordem. Veja tom. 1.º das Prov. do Liv. 1.º da Hist. Gen. n.º 6 e 9. Outras mais se acham nas Mem. de Lit. Port. da Ac. R. das Sc. tom. 2.º, de pag 6 até 21.

(3) O Conde D. Henrique deu foraes a Guimarães, a Coimbra, e a Soure. D. Affonso Henriques a Lisboa, Coimbra, Miranda, Santarem, Abrantes, Penella, Marialva, Pinhel, Cea etc.: seu irmão Pedro Affonso a Figueiró, e a Pedrógão: e sua filha D. Tareja a Ourem: João Viegas a Sernancelhe: Fernão Mendes a Monforte: D. Affonso 2.º a Valença do Minho etc. etc. E el-rei D. Manuel para diminuir muitos abusos, que em algũns se achavam, os mandou reformar em todo o reino por Fernão de Pina, e deu a fórma de os interpretar nos casos duvidosos. Ord. Man. l. 2.º tit. 45, e na Filip. l. 2.º tit. 27.

(4) Consta-nos que o nosso infatigavel e benemerito compatriota, o Sr. Alexandre Herculano, ha feito uma aturada investigação nos codices da Torre-do-Tombo que tractam dos antigos foraes; cujo trabalho vai muito adiantado. Com impaciencia aguardâmos a sua publicação.

E' para lamentar que a valiosissima publicação do 'Indice Geral dos documentos registrados nos livros das chancellarias existentes no real archivo da Torre-do-Tombo, no anno de 1841,' ficasse apenas no tom. 1.º, e sem esperanças de se publicar o 2.º.—E'stas nossas contradictorias economias tornam-se um systema irrisorio.

(5) Veja Ord. Filip. Liv. 1.º Tit. 66, §. 2, 11, 17, 24, e 26: e Liv. 4. Tit. 43, §. 9, 10, 12, 14 e 15.

(6) Entre outros foi dado o campo de Vallada por D. Affonso Henriques aos seus soldados benemeritos, ficando depois para ser repartido annualmente pela camara de Lisboa (então senado) entre os seus moradores; o que el-rei D. Diniz renovou no seu tempo. Hyst. Jur. Civil. — Pasc. J. de Mel. cap. 6 nota ao §. 53.

(7) Veja Ord. Affons. Liv. 2.º Tit. 27, 46, e 56: na Manuel. Liv. 2.º Tit. 32, 33, e 34: e na Filip. Liv. 2.º Tit. 29, 30, e 31.

(8) Veja Ord. Affons. Liv. 2.º Tit 29: na Manuel. Liv. 2.º Tit. 16: e na Filip. Liv. 2.º Tit. 33.

Entre aquelles cavalleiros que então morrêram, resplandeceu em prodigios um chamado *Henrique*, natural de Colonia. Veja-se 'Antiguidades de Lisboa', por Martinho de Azevedo.

E' grande anachronismo dizerem alguns escriptores (e prégadores), que a frota, ou armada (de 200 velas), era capitaneada por *Guilherme de Longa-Espada*! o Bastardo—(por ser filho illegitimo de Roberto do Diabo), duque da Normandia; aquelle que, em 14 de outubro de 1066, no logar chamado *Senlac*, proximo de *Hastings*, trocou o nome pelo de *Guilherme I*, o *Conquistador*, rei de Inglaterra, fallecido em 1078, 60 annos antes do cêrco e tomada da que hoje é capital do nosso reino! O tempo, ainda que gastador das coisas, assim como é o melhor interprete das prophecias tambem é o mais exacto indagador da historia.

Correcção — O conde *Arnolfo de Ardescot*, era o commandante da armada. Veja-se a Carta latina, que *Arnulfo* escreveu no anno de 1147, a *Milon* bispo de Terona em França, a qual se acha inserta na collecção de *Martine e Durand*, monges benedictinos de S. Mauro: tomo 1.º *Veterum monumentorum*, pag. 800, Paris 1724.

O referido *Arnulfo* era pessoa distincta, que vinha na citada frota, como o abbade *Dodechino*, já tambem citado. *Child Rolim* (1), fidalgo flamengo (a quem D. Affonso I fez mercê da Villa da Azambuja), e *Guilherme de la Corni*, fidalgo francez (a quem tambem D. Affonso, fez mercê da Villa da Atouguia). (2)

O Abbade Castro.

BIBLIOGRAPHIA-EXTRANGEIRA.

37 Na idêa em que a Redacção da Revista está de apresentar um quadro bibliographico da litteratura contemporanea, annunciando as obras que se publicarem no nosso paiz, sôbre o que me deterei mais n'outro número, pareceu que uma parte complementar d'este pensamento sería enriquecer éstas columnas com a noticia tambem de algumas das obras extrangeiras que se distingam d'entre a alluvião d'ellas que a imprensa deita á luz.

Como nossos leitores sabem, o conveniente não é ler muito mas ler bom. As inumeraveis obras que diariamente se publicam nos paizes extrangeiros são n'uma grande parte sem valor real que as recommende, porque a especulação industriosa não cessa de inventar meios de armar á ignorancia e á boa-fé. A Revista julga pois que fará serviço importante aos seus leitores apontando-lhes d'essas obras as mais acredoras de estima: e até certo ponto póde ella responsabilizar-se pela selecção que fizer, porque ésta mesma o hade ser das mais puras fontes, quando não tenha conhecimento proprio da obra. Assim se adquirirão não só as noções precisas para bem dirigir o alimento intellectual, mas tambem para estar prevenido contra a mystificação do commercio de livros: tanto mais sendo a litteratura franceza hoje tão commum em Portugal como a nacional — temos vergonha de dizer que talvez seja mais.

Ora, a bibliographia extrangeira é tambem necessaria contra este mesmo quasi exclusivismo da litteratura franceza entre nós. Nem hoje se conhecem, nem quasi que se leem, senão obras francezas; mas nossos leitores devem saber que não é só em França que se publicam boas obras.

« A influencia dos livros é universal; é a grande alavanca do mundo moral e politico... Nas duas extremidades do globo a mesma pagina vai suscitar os mesmos pensamentos e remexer as mesmas paixões, reunir como n'um feixe os individuos que a immensidade separa, e revelar-nos, no meio da variedade das raças, a fraternidade das almas, a unidade do genero humano. »

Depois d'esta tirada de juiz tão competente como Aimé-Martin, creio que fica plenamente demonstrada a utilidade d'este trabalho.

—

Premiers secours avant l'arrivée du medecin — (*Primeiros soccorros antes da chegada do facultativo.*) ou petit-dictionnaire des cas d'urgence a l'usage des gens du monde. — Por Cadet-Gassicourt — Paris.

Esta obra apresenta por ordem alphabetica a indicação dos meios proprios para soccorrer um doente ou um ferido, no intervallo que decorre do accidente até á chegada do facultativo. Estes casos repentinos são tantos, desgraçadamente, que um guia similhante póde praticar grandes serviços. Muitas vezes o bom exito do curativo applicado pelo medico depende do que se tem praticado na occasião do accidente: por exemplo, a mordedura de animaes venenosos, certos invenamentos, exigem soccorros promptos e bem dirigidos; se as pessoas que cercam os doentes ficam na incerteza ou hesitam na escolha dos meios que se devem empregar, o curativo póde tornar-se mais difficil, e algumas vezes impossivel. Todas as casas de familia deveriam possuir este livro precioso: no campo principalmente, onde é mais difficil o prompto soccorro de um facultativo, torna-se elle indispensavel.

—

Denkmale der Baukunst, vom 7.ten bis zum 13. ten Jahrhundert am Niedrrhein (*Monumentos de architectura, do 7.º ao 13.º seculo, sôbre as margens do Rhin inferior*) — Por S. Boisserée — Munich.

Não ha paiz que apresente, n'uma superficie de terreno tão pouco extensa, tamanha quantidade de monumentos e castellos arruinados como se podem admirar nas margens do Rhin, desde Coblentz até Colonia. Esta parte da Suissa não é so preciosa aos allemães por amor das suas bellezas romanticas e de suas ferteis collinas, mas, thesoiro tambem d'outra especie, offerece as mais bellas provas da origem alleman da architectura ogival. Um homem de bom-gôsto, um erudito a quem as pacientes investigações sôbre as antigas pinturas da Allemanha teem merecido uma reputação européa, M. S. Boisserée, tem passado trinta annos da sua vida a levantar as plántas d'esses monumentos, a classificacal-os pelos seus characteres particulares, a submettel-os a analyse de uma critica imparcial e instruida, e a compor com elles a importante obra de que tractêlámos, que consta de 72 folhas de gravuras e 6 folhas de texto. O seu magnifico trabalho faz-se recommendavel a todos os artistas e amadores da architectura em geral.

—

(1) De quem descendem os Rolim e Moira

(2) Veja na Torre-do-Tombo 'Carta de doação'

De l'instinct et de l'intelligence des animaux (*Do instincto e da intelligencia dos animaes*). Resumo das observações de F. Cuvier, por P. Flourens — 2.ª edição — Paris.

A primeira edição d'este livro appareceu em 1841. «N'esta exposição das opiniões de Cuvier sôbre este objecto, incontra-se a precisão, a elegancia, e excellente methodo que distinguem os outros escriptos de M. Flourens.»

—

Etudes sûr le genie des peintres italiens — (*Estudos sôbre o genio dos pintores italianos.*) — Par A. Fleury — Lyon.

E'sta obra, como modestamente confessa o seu auctor, é apenas um esboço; mas um esboço onde se revelam importante indagações criticas e philosophicas, que pena é se achem em tam estreitos limites que lhes não permittem desinvolver-se como era de desejar. Os *estudos* de M. Fleury são mais para os pensadores do que para os artistas. Citaremos um trecho do prefacio, em que o auctor expõe o plano e o assumpto da sua obra:

« Nos estudos que seguem proposemo-nos: em primeiro logar, a indagar qual é o dominio proprio das artes que se occupam da fórma; explicar a reunião de circumstancias que favorecem o seu desinvolvimento; e, em segundo logar, fundados nos principios que estabelecermos, apreciar a perfeição relativa das obras cujo merito está consagrado pelo tempo.

« A importancia e a belleza das artes plasticas consistem nas idêas geraes e completas que ellas nos podem dar dos entes naturaes, e que o nosso espirito não poderia grangear por nenhum outro meio.

« As producções da arte aproximam-se tanto mais das condições reaes da vida quanto as idêas do seculo a que ellas pertencem mais adiantadas estão no caminho da verdade. Assim, ellas nos offerecem em resumo as crenças religiosas, e a sciencia e as paixões humanas nas differentes epochas da historia.

« Adoptámos este ponto de vista, e invocámos as reminiscencias historicas em apoio das apreciações que fizemos das obras d'arte antigas e modernas.

« Tractando das estatuas antigas mostrámos os homens da antiguidade.

« Comparámos as qualidades do estylo da renascença, na Italia, com os characteres da nacionalidade italiana.

« Passando depois ao estudo especial de cada uma das grandes escholas procurámos fazer ver as relações que ellas tinham com os costumes e as opiniões dos paizes onde essas escholas se fundaram. »

VARIEDADES.

FERNÃO MENDES PINTO.

COMMEMORAÇÃO — 8 DE JULHO DE 1583.

38 Fernão Mendes Pinto, auctor do curioso e classico livro das suas *perigrinações*, é um viajante portuguez cujo nome anda a par dos de Vasco da Gama e Magalhães.

Nascido em Monte-mór-o-velho por volta dos annos de 1510 em humilde condição, depois de encetar em Portugal os seus trabalhos, se transportou á India, d'onde discorrendo pelos reinos da China, Tartaria, Pegú, Martavão etc., testemunhou durante vinte e um annos os maiores acontecimentos, e passou pelas mais extranhas aventuras e adversidades, sendo treze vezes captivo e desesette vendido.

Em 1558 voltando emfim a Portugal, que então regia por D. Sebastião a rainha D. Catharina sua avó, e não obtendo o galardão que esperava dos seus serviços, se retirou á villa d'Almada, poetica habitação de Manuel de Sousa Coutinho. Ahi com o limitado fructo de tantas fadigas passou Fernão Mendes Pinto o ultimo quartel da edade, e compoz para seus filhos (diz elle) o notavel livro ja citado. Entrando em Portugal Philippe 2.º de Hespanha, recebeu tractamentos de grande estimação e mercês d'este monarcha que gostava muito de ouvil-o.

Morreu finalmente no dia acima indicado.

As suas *peregrinações* imprimiram-se pela primeira vez em 1614. A celebridade d'ellas, as impressões repetidas, versões em varias linguas e juizo favoravel dos sabios, comprovam o incontestavel merito da obra, e os descobrimentos tem justificado o auctor de fabuloso, epitheto com que por muito tempo a sua reputação foi desdoirada. Cerraremos ja esta commemoração com noticiarmos que foi, segundo nos consta, julgada pelos illustres redactores da *Livraria Classica portugueza* um dos primeiros que hão de fazer parte d'esta importante selecta.

***

CORREIO EXTRANGEIRO.

39 As senhoras em Hispanha figuram actualmente em público com a distincção que sempre, quando querem, sabem merecer: muito desejaria-mos que as senhoras tambem em Portugal se collocassem na mesma posição; porque assim como não cedem nos dotes phisicos, ou antes são superiores, ás demais da Europa, é bem de querer que nas graças do espirito lhe não ficariam inferiores.

No dia 19 do passado á noite houve uma das mais brilhantes festas no 'Lyceu' de Madrid. D. Gertrudes Gomes de Avellaneda, célebre poetiza e auctora de duas Odes premiadas pela junta do Lyceu, foi coroada por mão do infante D. Francisco de Paula. As senhoras Vega, Albini, e Carralero, executaram várias peças de muzica que foram muito applaudidas; e a senhora Lopez distinguiu-se ao piano.

Ja se vê que n'uma reunião tão brilhante figuraram assim dignamente nada menos de cinco senhoras.

—

O enthusiasmo produzido nas elegantes do baile da rainha de Inglaterra pelos toucados de flores do nosso compatriota *Constantino*, é superior a quanto se poderia dizer: nos seus armazens de Paris não ha mãos a medir para apromptar incommendas de coroas á *druida*, á *Mancini*, á *rosiére*, á *Céres* e grinaldas de todos os feitios, para a rainha Victoria e sua côrte feminina.

—

No principio d'este mez deve ter começado a funccionar o famoso Hippódromo que se construiu em Paris. Como os leitores sabem o Hippódromo era um edificio público da antiguidade, especie de circo onde os gregos faziam os seus jogos e carreiras de cavallos, car-

ros, etc. O Hippódromo de París poderá conter obra de 20,000 espectadores. Diz-se que ja se compraram cem cavallos para serviço d'este circo magnifico. Tambem lemos que se havia pedido licença para dar corridas de toiros, mas que a auctoridade a tinha recusado.

———

De cincoenta annos para ca onze bispos da *Igreja protestante* da Irlanda tem testado a enorme somma de 1,875,000 libras sterlinas; a sua fortuna collectiva avalia-se em quarenta e sete milhões! E'sta escandalosa riqueza dos prelados protestantes depõe muito, na verdade, contra o seu zêlo quando combatem a religião catholica na Irlanda.

———

O govêrno dos Estados-Unidos acaba de estabelecer relações commerciaes com o Japão. Todos sabem que n'este paiz singular so os hollandezes eram admittidos. Agora a residencia de um agente dos Estados-unidos em Naugasaki, protegido por uma força naval sufficiente para cimentar éstas relações, abrirá á Europa os portos do Japão como a guerra do opio abriu os da China. O commercio europeu ganhará decerto muito com ésta resolução do govêrno americano; nós principalmente que temos a fortuna de possuir um porto como Macau, n'aquelle oceano, a pouco mais de trezentas leguas das ferteis ilhas d'esse rico imperio, poderiamos talvez aproveitar-nos com muita vantagem do novo mercado que vai offerecer-se ao commercio.

———

Alguns fragmentos achados nas margens do Tigre nas excavações da biblica Ninive, teem sido enviados a Paris pelo seu descobridor, Botta, consul da França em Mossoul. Démos noticia do apparecimento da cidade de Assur, hoje soterrada, no v. 3.° pag. 189 d'este jornal.

A *Illustração* franceza tem ja publicado varios desenhos d'estes fragmentos de 5,000 annos de antiguidade, representando dois toiros com cabeças de homem, de 15 pés de altura muitas estatutas de deuses com cabeças de passaro; reis assyrios; baixos-relevos e inscripções.

Éstas reliquias archeologicas são summamente curiosas para a historia da arte, e dos costumes de um povo quasi que apenas conhecido.

———

O celebre Schlegel [A. G.] morreu a 12 de maio último em Bonn com 78 annos. Elle e seu irmão Frederico, a quem a poesia portugueza deve elogios, foram os pais da eschola chamada romantica na litteratura alleman, de que ainda resta o mais glorioso representante, Luiz Tieck. A critica dramatica de Schlegel conservará sempre grande valor, embora seja demasiadamente exclusiva. A sua admiração por Calderon e Shakspeare, que traduziu em allemão, chegava quasi a ser fanatismo.

———

A congregação dos Cardeaes chamada do *Index*, acaba de prohibir a leitura: do *Manual do direito público ecclesiastico*, de Dupin; *O padre, a mulher, e a familia*, por Michelet; *Manual de philosophia*, por Mallet; *Curso da historia da philosophia*, por V. Cousin; e o *Livro das mãis de familia*, por Madame Nathalie de Lajolais. Além de muitos outros; mas so fazemos menção d'estes por serem communs nos livreiros francezes de Lisboa.

———

O novo codigo-penal adoptado pelas camaras do Gran'-ducado de Bade, abuliu todas as penas corporaes; limitou a pena de morte unicamente á execução de guilhotina n'uma praça publica; inflige a pena-última ao infantecídio; e declara o duello um grande delicto, que se deverá considerar consumado desde que um dos duellistas começar a servir-se da sua arma contra o adversario.

———

Em muitos pontos da Prussia vão-se abrir escholas de agricultura gratuitas, para a mocidade do campo que se dedicar á cultura da terra. O seu curso será de tres annos, e o governo sustenta-as á sua custa.

———

Os jesuitas possuem hoje uma magnifica colonia fundada por elles ha cinco anno, no meio dos ferteis campos proximos á capital da republica argentina. Este estabelecimento compõe-se de quintas, excellentes criações de gado cavallar e vaccum, e outros; uma penitenciaria, e diversas escholas. Os jesuitas são muito protegidos pelo presidente Rosas, e nova concessão de terras lhe foi feita na provincia de Corrientes.

———

Na Hungria o partido maghyar (1) celebra ao mesmo tempo os seus triumphos politicos e litterarios. O theatro nacional de Pest rivalisa ja com o theatro allemão. A sua receita cresce d'um mez para outro: os camarotes da aristocracia que quasi sempre estavam vasios estão agora sempre cheios, e o povo concorre em multidão a exemplo dos grandes. Os actores hungaros não são inferiores aos de Vienna: alguns d'elles são tambem escriptores e representam as suas proprias peças. Os progressos do theatro maghyar são ainda maiores depois que a última dieta encarregou o deputado de Pest, o patriotico conde Gedeon Raday, de superintender na sua administração, e dirigil-o.

———

Não ha associação que conte tantos nomes de soberanos e grandes personagens como a sociedade fundada em Munich *para evitar o mau tractamento dos animaes*. Tem actualmente 3,600 socios, entre estes o rei da Baviera e da Saxonia, e grande número de principes da confederação germanica. Ésta associação tem organisado cem commissões em diversas partes, cuja influencia se estende até á Suissa e Italia. Ja ha muito que na Allemanha existiam rigorosas leis contra quem maltracte os animaes; agora com ésta associação é de crer que os animaes obtenham na Allemanha melhor tractamento do que teem os homens em muitos paizes.

———

Mais dois caminhos de ferro se vão construír este verão na Russia; um de Odessa a Tiraspol, outro d'aquella mesma cidade a Olgopol. Os carris d'este último serão de pau estabelecidos por um processo novo

———

Nenhum dos carrís-de-ferro que existem hoje na Europa vai tão directamente ao ponto marcado como

(1) Os maghyares eram um povo do Norte que se estabeleceu na Hungria em 890.

hade ir o que se construe de S. Petersburgo a Moscow. Quizeram que n'um dia se podesse ir d'uma a outra capi al: para o conseguir foi necessario isolar o carril de todas as povoações intermedias. Ha o quer que é de moscovita na idêa d'este caminho de ferro marchando por meio de desertos immensos sempre em linha recta, e inflexivel como o destino!

O jornal do Lloyd austriaco publicou um relatorio estadistico sôbre o commercio geral do imperio d'Austria com outros Estados no anno de 1843. O valor total das mercadorias importadas e exportadas sôbe a 215,537,833 florins (anda por 92,684 contos) a saber: 111,420,868 flor. de mercadorias importadas, e 104,113, 954 flor. de mercadorias exportadas. Os paizes com que a Austria teve maior commercio foram os Estados italianos e a Turquia.

Descobriram-se nos archivos imperiaes de S. Petersburgo onze cartas authographas de Leibnitz a Pedro I. Umas são escriptas em latim outras em allemão: e são todas sôbre assumptos scientificos.

A *associação dos inventores* em Paris deu um grande banquete a M. Jobard, de Bruxellas, defensor infatigavel da propriedade intellectual. Fizeram-se muitas saudes ao feliz exito das suas doutrinas organisadoras da industria e do commercio. A resposta de M. Jobard obteve as honras do bis, e votou-se immediatamente que fosse impressa em número de cem mil exemplares. O célebre escriptor belga ha de ter ficado satisfeito d'esta estrondosa ovação parisiense.

M. Marsat, pai, mestre serralheiro da cidade de Angoulême, foi nomeado membro da *Legião d'Honra*, em galardão dos seus importantes trabalhos na industria metallurgica. É uma justa homenagem prestada á habilidade dos artifices para estimulo d'elles e honra da industria.

Os alpes vão ser cortados ou atravessados por um carril de ferro que partirá de Turim á Saboia. O rei de Sardenha parece estar muito impenhado n'este projecto, que se diz deve ser realisado á custa do govêrno.

CORREIO NACIONAL.

40 O 'Banco de Lisboa' repartiu o dividendo do 1.° semestre do corrente anno a razão de tres por cento: o maior dividendo é sempre o do 2.° semestre.

Por decreto de desoito do passado foram marcadas as leguas portuguezas, para as estradas do reino e todos os effeitos legaes, na medida iteneraria de vinte ao grau.

Com muito mais propriedade do que em Lisboa, onde os mortos se enterram nos 'Prazeres', acaba a cidade de Valença de estabelecer o seu cemiterio no campo dos 'Medos'

O commercio da laranja na ilha de S. Miguel é espantoso; só de 19 a 31 de março tinham sahido 28 navios carregados, e estavam mais 40 a receber carga. A statistica d'este ramo de commercio deve ser curiosa por elle ser o mais importante dos Açores. A caixa de laranja, cremos que das grandes, custava 5$000 réis.

O estado de prosperidade da ilha de S. Miguel póde ser assegurado mesmo pela arrematação dos Bens-nacionaes: não só ha muitos lançadores, mas uma porção d'elles arrematada no 1° de abril subiu mais de cinco contos sôbre a avaliação.

O nosso commercio com Pernambuco nos dois annos findos deu o seguinte resultado:

1843

Importação em Portugal.......... 1,055,634$000 rs.
Exportação .... 937,245$000 rs.

1844

Importação .... 1,278,690$000 rs.
Exportação .... 1,064,756$000 rs.

No último anno augmentou o movimento commercial 350,567,000 réis, mas a vantagem em ambos os annos é a favor de Pernambuco.

Vai publicar-se na cidade de Bragança um jornal mensal de duas folhas, desesseis paginas de quarto. A assignatura são 960 réis por anno, e 120 réis avulso. O seu titulo será *Pharol Transmontano*.

Muito estimâmos ver assim propagada a imprensa e o jornalismo pelas differentes provincias do nosso paiz; sôbre tudo em Traz-os-montes que pelo seu isolamento mais que nenhuma outra carecia d'este beneficio.

Sabemos que a Camara-municipal de Lisboa, e algumas outras do reino, receberam uma proposta de certa Companhia que se promptifica a mandar construir, acabar ou reparar, dentro em dois annos, todas as obras públicas que se julguem necessarias nos diversos municipios. Por hoje nada mais diremos a este respeito.

Ouvimos que a 'Companhia das Obras-públicas' contractou com o Sr. Manuel Luiz dos Santos o seu privilegio dos 'Estaleiros-docas' por meio do qual se dá querena a um navio, por maior que seja, de ambos os lados ao mesmo tempo, e se concerta, etc. Uma machina de ingenhosa disposição levanta o navio no mar, vem depositalo no estaleiro, e leva-o para a agua depois de concertado.

No fim do mez de junho ficaram existindo no Terreiro-público; 7,355 moios de trigo, 101 de cevada, e 234 de milho. O trigo vendia-se de 360 a 560; a cevada de 235 a 300, e o milho de 240 a 320.

O 'Banco-commercial' do Porto repartiu o dividendo do primeiro semestre d'este anno a razão de dois e meio por cento.

Vimos cartas de Londres de 26 do passado, e n'ellas achámos a notícia do debute da Rossi no theatro-italiano e na Opera 'Roberto d'Evreux'. O seu exito foi estrondoso como era de esperar: algumas das cabalettas foram *bisadas*, e a Opera fez grande furor.